P. Jullien-Chatel

PROFESSEUR A
L'ECOLE TECHNIQUE
MONTREAL

NOS CHAUFFEURS

FSQ12
1915?
J94

The EDITH *and* LORNE PIERCE
COLLECTION *of* CANADIANA

Queen's University at Kingston

F1140
3-

P. JULLIEN-CHATEL
Professeur à l'Ecole Technique.
Montréal.

NOS CHAUFFEURS

MONTREAL
LA CIE MARCHAND FRÈRES, LIMITÉE
Imprimeurs, Relieurs, Editeurs
56 rue Amherst
14

Nos Chauffeurs

Le développement énorme qu'a pris récemment l'emploi de véhicules automobiles dans la province de Québec a créé dans cette province, comme la même cause l'a fait dans nos vieilles contrées européennes, un métier nouveau, je dirai volontiers une profession nouvelle: celle de chauffeur. Cette profession, plus que toute autre, avait besoin d'être règlementée, car les gens qui la suivent assument des responsabilités auxquelles ils ne songent parfois pas... De l'habileté, de la présence d'esprit du chauffeur, dépend la vie non seulement des personnes qui sont dans une automobile, mais encore et bien plus fréquemment de celles qui sont sur la voie publique... Justement ému d'un certain nombre d'accidents, le gouvernement a imposé aux chauffeurs un examen. Cela veut dire que le gouvernement souvent, les examinateurs toujours (je suis l'un d'eux) ont été considérés par bon nombre de gens-chauffeurs ou propriétaires dont les chauffeurs avaient à se soumettre à la loi — comme une vraie bête noire. Malheureux examinateurs, ont-ils été critiqués! La chose n'est que naturelle, mais s'il est certaines critiques dont personne ne saurait s'émouvoir, car elles sont le résultat d'un vrai parti pris et formulées par des gens qui discutent sans connaître le moindre mot de la question, il y a du moins d'autres critiques très sensées, dont, dans l'intérêt général, il y aurait peut-être lieu de tenir compte: de ces critiques nous nous occuperons, en les examinant sans parti pris et avec le seul désir d'être utile. Ecoutons la critique du chauffeur. N'est-il pas le principal intéressé et le fait

que très souvent il ignore l'art de manier la plume et d'exprimer clairement ses désiderata doit-il entraîner le mépris de ses revendications? Assurément non. Ecoutons aussi le propriétaire: celui-là aussi est un intéressé. Ne paie-t-il pas le prix des pots quand il y a de la casse?

Professeur à l'Ecole Technique et examinateur, j'ai causé et discuté avec des centaines de chauffeurs et bon nombre de propriétaires: ces causeries m'ont amené à bien des réflexions. Je soumets celles-ci à l'examen critique de mes Frères en Automobile, leur demandant de vouloir bien les lire avec quelques attention et pas trop de parti pris. De la discussion jaillira la lumière, c'est-à-dire la satisfaction du propriétaire qui saura où et comment trouver un chauffeur répondant à peu près à l'idéal que **lui-même** se fait du bon chauffeur et aussi celle du chauffeur qui ne se présentera plus comme maintenant, à l'examinateur, en se disant: **"Quelle plaisanterie cet examen"** ou au contraire **"Quel barbare cet examinateur"** selon qu'il connaît bien son affaire ou qu'il est ignorant du mécanisme le plus élémentaire d'une automobile...

Peut-être la lecture de ces quelques lignes, écrites par un homme du métier, pourront-elles faciliter la tâche des législateurs qui ne demandent qu'à pourvoir notre bonne province de Québec de lois excellentes. Car un bon médecin, un avocat disert, un industriel audacieux, un négociant habile, un agriculteur consommé, sauraient-ils sérieusement affirmer que, parce que possesseurs d'une automobile, ils connaissent bien la question traitée ici? Si ces réflexions jetées à la hâte sur le papier pouvaient les aider dans leur tâche, j'en serais réellement satisfait.

* * *

Tout récemment, en Octobre, un jour d'examen des chauffeurs à l'Ecole Technique, une dame se présentait et demandait à parler à l'examinateur. Elle avait, me dit-elle, renvoyé son chauffeur dont elle avait été tout à fait mécontente, car sous prétexte de la remettre en état, il avait démonté son automobile qui, depuis, s'était énergiquement refusée à tout service. De guerre lasse, elle avait fait venir un ouvrier de la manufacture (Détroit). Celui-ci avait remonté la machine qui maintenant marchait comme une montre faite de main d'ouvrier. Madame X... me priait donc de vouloir bien être

très sévère pour l'examen d'un candidat chauffeur qu'elle amenait et qu'elle avait l'intention d'engager. Elle déclarait que son précédent chauffeur avait évidemment passé l'examen avec beaucoup trop de facilité.

La question est donc nettement posée: voici un propriétaire d'automobile, du sexe gracieux pour la circonstance, qui a été mécontent de la façon dont les examens ont été passés et qui même devait l'être gravement puisque ce propriétaire avait tenu à venir en personne à l'Ecole Technique demander une grande sévérité. Ces propriétaires mécontents, jugeant que les examens des chauffeurs ne sont pas assez sévères, ils existent, en grand nombre même; ils veulent que leur chauffeur soit capable de faire toutes les réparations nécessaires à leur automobile et ne jamais être obligés d'envoyer cette machine dans un garage pour être réparée. Ce type de propriétaire, nous lui donnerons désormais un nom: Mme X.

* * *

Dans les premiers jours de Mai un chauffeur se présentait devant nous: excellent conducteur, évoluant facilement au milieu des tramways, des encombrements de la rue Saint-Jacques et de différentes rues tortueuses choisies à dessein. L'examen exigé par la loi comportant aussi un oral et un écrit, quelques questions très élémentaires furent posées à ce chauffeur. Il y répondit par les absurdités les plus grandes; par exemple, que la magneto servait à graisser le moteur, que la boîte à vitesse était graissée parce qu'en cas d'accident sur la route, si le moteur manquait de graisse, on pourrait au besoin en trouver dans cette boîte. L'authenticité de ceci est garantie: comme ce chauffeur ne savait pas écrire et que la loi impose un examen écrit, l'examinateur écrivit sous la dictée les réponses faites, devant témoin. Le dossier a été gardé. Il faut même ajouter ceci: considérant que la loi devait être interprétée dans un sens large et que le fait de ne pas avoir eu la bonne fortune de recevoir dans son enfance un petit bagage d'instruction ne devait pas empêcher un homme de trente ans, père de famille, de gagner sa vie, l'examinateur en référa à l'autorité compétente, et il fut décidé que ce chauffeur pourrait néanmoins exercer son métier, à condition qu'il répondît bien aux questions posées.

Comme les réponses furent dérisoires, absurdes, nous expliquâmes au chauffeur qu'il devrait apprendre un peu mieux son affaire et connaître au moins les principales pièces de son automobile. Il ne fut nullement refusé, mais simplement renvoyé à plus tard. Permission lui fut temporairement donnée de conduire sa machine mais avec avis qu'il aurait à revenir dans quinze jours passer son examen oral.

Le propriétaire pour lequel travaillait ce chauffeur entra dans une vraie fureur quand le résultat lui fut annoncé. Il vint me voir: j'essayai vainement de lui expliquer que l'examinateur faisait son devoir, que de plus si son chauffeur avait quelques connaissances élémentaires du mécanisme d'une automobile, celle-ci serait beaucoup mieux tenue et par suite le chiffre des réparations diminuerait. Rien n'y fit: la loi était infâme et l'examinateur bon à pendre. "Je suis, disait-il, propriétaire de ma machine, je ne demande à personne de payer mes factures. Je ne veux même pas que mon chauffeur essaie la plus petite réparation à mon automobile, préférant envoyer celle-ci dans un garage quand elle a besoin d'être réparée. Ce que je désire, c'est un conducteur et non pas un mécanicien. Du moment que mon chauffeur conduit très bien, qu'il n'a jamais causé le moindre accident, je ne vois pas pourquoi son certificat lui est refusé."

Ce propriétaire, que nous nommerons M. Y... avait-il tort? Si oui, un nombre important d'automobilistes sont dans l'erreur avec lui.

* * *

Nous avons donc déjà, chez deux propriétaires d'automobiles, deux conceptions absolument différentes du mot: chauffeur. Or, le hasard, organisateur malin des choses, fit que courant Août, M. Y... mit son chauffeur, Jacques, dont nous venons de parler, à la porte. Non pas qu'il fût peu satisfait de son service comme chauffeur, mais il voulait obliger celui-ci à cultiver le jardin, comme cela avait été fait pendant longtemps. Et le chauffeur, tout fier d'avoir passé son examen, se montrait de plus en plus indépendant et déclara un jour ne vouloir plus s'occuper que de l'automobile. Congédié, il alla se présenter chez Mme X... qui avait précisément besoin d'un chauf-

feur. Montrant son brevet, affirmant gravement qu'il connaissait tout dans ce genre de mécanique, il fut engagé sur l'heure. La machine qui lui fut confiée ne marchant pas très bien, il la démonta. Cela n'est pas difficile en effet de dévisser des écrous, des boulons, de se mettre les doigts dans la graisse. Mais quand il s'agit de remonter, plus de Jacques. Notre homme était perdu et la lamentable machine montrait ses entrailles au beau soleil d'août tandis que Mme X... maudissait le chauffeur, l'examinateur et même le gouvernement car ce dernier, par des examens qu'il permettait trop faciles, ne défendait pas les infortunés propriétaires.

La conclusion étrange, mais logique, de ceci est donc la suivante: ce même chauffeur, Jacques, au sujet duquel, en Mai, un homme influent, intelligent et cultivé, venait nous dire des sottises, qui était déclaré par son patron parfait chauffeur, le meilleur même de Montréal, ce Jacques, quatre mois plus tard nous valait d'autres plaintes, formulées avec beaucoup plus de grâce, par une bouche infiniment plus mignonne, mais avec tout autant de vivacité: Le même homme, un patron le déclare parfait et un autre l'accuse de nullité, le traite de propre à rien, de danger pour le public. Y comprenez-vous quelque chose?

* * *

Ce cas de deux personnes ayant eu le même chauffeur et ayant sur celui-ci les opinions les plus opposées n'est nullement imaginé par moi mais est un fait vécu. Il est aussi typique: quel avocat habitué aux dédales des lois, quel juge connaissant à fond tous les Digestes, arriverait à donner à la fois satisfaction à Mme X... et à M. Y...? Nous pourrons, il est vrai, constater que notre chauffeur Jacques, en affirmant qu'il connaissait à fond son métier, avait atrocement déguisé la vérité, mais n'est-il pas des milliers de Jacques de par le monde? Et Mme X... qui désire un chauffeur mécanicien, capable de faire toutes les réparations, n'a-t-elle pas le droit de réclamer la protection, c'est-à-dire le droit de demander que le certificat montré par un chauffeur soit une réelle attestation de capacité mécanique? M. Y... n'a-t-il pas aussi le droit de dire que son chauffeur ne fait courir aucun danger au public et que s'il est incapable de réparer une automobile, cela ne regarde personne? Devant ces

deux conceptions opposées, l'examinateur n'est-il pas pris entre l'enclume et le marteau? Critiqué, il le sera toujours: cela importe très peu d'ailleurs, mais si nous considérons la chose au point de vue objectif et utile, le bien public, ne devons-nous pas reconnaître que peut-être il eut été possible de donner satisfaction à l'un et à l'autre? Je ne prétends pas que Jacques aurait pu satisfaire nos deux propriétaires, mais je dis que si ce chauffeur peut plaire à un patron qui ne lui demande pas autre chose que de ne jamais écraser personne, pas même une poule sur nos routes, un autre chauffeur, sachant non seulement conduire très bien mais aussi démonter un magneto, un moteur, régler celui-ci, le mettre au point, aurait bien fait l'affaire de l'autre patron (Mme X...) qui veut un mécanicien. Or, par les moyens légaux que vous lui offrez à l'heure actuelle, l'examinateur est dans l'impossibilité absolue de contenter nos deux propriétaires, Mme X... et M. Y...

Sans être un homme de loi, je crois cependant à la possibilité de leur donner satisfaction à tous deux. Remarquez en effet qu'ils s'entendent sur un point et sur ce point ils sont d'accord avec M. Tout le Monde; en aucun cas un chauffeur ne doit être autorisé à conduire s'il n'est pas capable de maîtriser sa machine entièrement et parfaitement. En un mot l'examen pratique de conduire doit primer les autres.

Etant d'accord sur ce point, ne pourrions-nous pas donner différentes sortes de brevets? Par exemple la carte rouge indiquerait que son possesseur sait conduire sans danger pour le public, tenir sa machine à peu près en bon état, etc. Bref cette carte signifierait que le chauffeur l'ayant obtenue a seulement les connaissances élémentaires sans lesquelles aucun chauffeur ne serait admis à conduire.

Une autre carte, de couleur verte par exemple, montrerait que son possesseur sait non seulement conduire, mais encore faire les réparations courantes, démonter et remonter son moteur, sa magneto, etc.

Enfin une troisième carte, de couleur différente, blanche si vous voulez, prouverait que le chauffeur l'ayant obtenue est un "expert" sachant faire toutes les réparations difficiles que l'on fait

dans les bons garages et familier avec toutes les parties d'une automobile.

Remarquons que si ce système avait été en vigueur. jamais notre ami Jacques n'aurait pu dire à Mme X., qu'il connaissait à fond le mécanisme d'une automobile, la seule carte qu'il eût pu obtenir étant la carte rouge, ou brevet du premier degré.

Il eût obtenu aussi cette carte sans difficulté et son patron M. Y. n'aurait pas eu à risquer une attaque d'apoplexie dans ses philippiques contre un gouvernement qui vote des lois impies et l'examinateur qui les fait appliquer.

Loin de nous la prétention d'avoir pu indiquer en ces quelques pages les doléances des propriétaires: nous avons simplement montré deux types extrêmes mais fréquents de ceux-ci. Nous devrions aussi, fût-ce par simple courtoisie, mentionner ceux qui se sont déclarés bien satisfaits, tout en regrettant de ne pas pouvoir savoir à quoi s'en tenir sur la valeur de leurs chauffeurs: les trois degrés d'examen auraient pu leur permettre d'asseoir leur opinion.

* * *

Ayant donc examiné les doléances des propriétaires, laissons parler les chauffeurs.

Ceux-ci peuvent être classés en deux catégories: ceux qui connaissent bien le mécanisme de leur machine et ceux qui en ignorent tout.

Dans la catégorie des conducteurs de trucks, surtout de trucks légers, nous avons trouvé les réponses les plus incroyables. L'un d'eux, conducteur d'un petit camion, a dû revenir sept fois à l'Ecole Technique pour décrocher son certificat. Il était d'ailleurs bon conducteur et n'eut aucune peine à passer l'examen de pratique. Mais il fut lamentable à l'oral; ne nous déclara-t-il pas que l'eau du radiateur se mélange à la gasoline dans le carburateur et que ce qui faisait marcher un moteur, c'était un mélange d'eau, d'huile, de gasoline et de jus électrique, le tout brassé par il ne savait quel trop quoi qui tournait.. — Je garantis de la manière la plus formelle la vérité de la chose.

Les conducteurs de "trucks" légers furent donc d'une ignorance navrante, sauf exceptions. Ils se virent refuser: par leur constance à se mettre dans la tête des formules toutes faites, des

réponses malheureusement apprises par coeur et qu'ils ne comprenaient pas, bien plus que par leur réel mérite, ils arrivèrent à passer. Le Directeur de l'Ecole Technique, informé de cet état de choses, eut l'amabilité de faire donner à ces malheureux quelques leçons.

En leur accordant leur certificat (après, je le répète), cinq, six ou sept renvois), l'examinateur a-t-il fait son devoir?..Oui, diront certaines personnes: ce que la loi voulait avant tout, c'est qu'aucun conducteur ne pût conduire, qui fût un danger pour la sécurité publique. Les chauffeurs dont vous parlez étant bons conducteurs, vous avez bien fait de prendre en considération leur bonne volonté. Ils cherchaient à apprendre mais n'étaient pas à même de le faire: leurs camarades, désireux de leur aider, essayaient dans beaucoup de cas de les renseigner mais étaient parfois incapables de le faire. Savoir est quelque chose: enseigner est entièrement différent. De plus en empêchant totalement ces chauffeurs de conduire, vous aurez paralysé les services de plusieurs maisons satisfaites de leurs chauffeurs et réellement désireuses de garder ces derniers En agissant comme vous l'avez fait, vous avez donc agi avec tact et intelligence...

D'autres personnes, jugeant autrement, prétendront que les examinateurs n'auraient jamais dû accorder leurs brevets à cette catégorie de chauffeurs. Ecoutons les chauffeurs plus instruits:

"A nous qui avons répondu sans peine à vos questions que nous jugeons trop simples, vous avez fait un très grand tort. D'abord on cessera de nous considérer comme réellement capables. puisque des camarades presqu'ignorants ont droit aux mêmes prérogatives que nous. Une partie du public, sachant qu'ils ont été jugés par vous, examinateurs, suffisants pour conduire et prendre soin d'une automobile, va juger qu'il est inutile de continuer à payer les salaires que nous demandons puisque de simples "teamsters" après quelques leçons, passent leur examen avec succès. Nos salaires vont par suite diminuer: nous croyions au contraire les voir augmenter, le nombre des chauffeurs étant réduit. Votre décision est donc absolument injuste: vous auriez dû vous montrer bien plus exigeants."

Un tel raisonnement ne manque pas de justesse: cependant comme cette catégorie de chauffeurs parle d'augmentations de salaires, et que ceux-ci sont payés par les patrons, que disent ces patrons? Pour cela que chauffeurs et patrons s'entendent... L'employé cherche naturellement à être payé le mieux possible et le patron prend soin de ses propres intérêts. Toutes les religions, toutes les philosophies se sont attaquées à ce sujet qui est bien plutôt du ressort de l'économie sociale que de celui d'une étude sur les chauffeurs. Mais je tiens à parler en passant de cette question de salaires et signaler qu'elle peut être envisagée à bien des points de vue.

* * *

Le désaccord existe par conséquent entre les chauffeurs comme entre les patrons: un groupe peu nombreux de chauffeurs de premier ordre, bons mécaniciens aussi bien que bons chauffeurs se plaignent de la facilité dérisoire des examens. A eux peuvent se joindre un grand nombre de leurs camarades vantards, moins capables, mais hâbleurs, prétendant tout savoir. Ceux-ci, l'examen du 3ème degré rabattrait vite leurs prétentions. Ils peuvent raconter au propriétaire qui les emploie et qui est ignorant de la mécanique, tout ce qu'ils veulent: mais au pied du mur, ils feraient triste figure. Je me rappelle avoir entendu dans le Hall de l'Ecole Technique un de ces derniers gesticuler, prétendre qu'il était ridicule de lui faire passer des examens, qu'il savait tout. Le malheureux, malgré sa livrée superbe et la limousine de huit mille dollars qu'il conduisait, fut incapable de répondre aux questions les plus simples et ses camarades en rirent de bon coeur, ce dont il fut extrêmement mortifié.

Par contre, un jeune Ecossais, tout récemment débarqué, répondait avec une précision remarquable, expliquant le mécanisme de toutes les pièces, leur fonctionnement, les avantages et les désavantages de tels ou tels systèmes. Il sortait d'une Ecole Technique de Grande-Bretagne et, ambitieux, avait voulu venir au Canada où il voyait plus d'avenir. Depuis huit jours à Montréal, il ne trouvait aucune place intéressante. Un certificat du 3ème degré n'aurait-il pas fait l'affaire de cet homme et celui-ci, à condition

bien entendu, qu'il eût pu fournir des références morales qui ne sont pas du ressort d'un examinateur technique, n'aurait-il pas dû occuper la place donnée au jeune prétentieux de la limousine, que son patron croyait très capable, payait un bon prix et qui ne savait même pas comment se servir de la manette d'avance à l'allumage?

L'expérience nous a montré en effet qu'un nombre assez grand de tout jeunes gens, ayant passé quelques semaines dans une garage quelconque à démonter des roues et à déboulonner des moteurs, croient tout savoir. Ils sont arrogants et quand, à l'examen, ils sont refusés, ils vont partout, prétendant que des questions difficiles leur ont été posées. L'un d'eux, dans une enquête privée que fit le directeur du garage qui l'occupait, ne prétendit-il pas qu'on l'avait interrogé sur les différents aciers, alors que jamais il n'a été même demandé à un candidat quelconque quelle est la différence entre le fer et l'acier? Méfions-nous donc des racontars, faits la plupart du temps par des chauffeurs peu compétents qui tremblaient à cause de leur insuffisance quelques minutes avant l'examen et prétendent, l'ayant passé avec beaucoup de peine, que cet examen a été bien trop facile... S'il y avait un deuxième degré, oseraient-ils en affronter les examens?

* * *

Résumons: de cet examen succinct de la question "Chauffeurs", ne ressort-il pas qu'il y aurait lieu de faire quelque chose et de dire que patrons et chauffeurs seraient, pour la plupart, reconnaissants à nos législateurs de réviser la loi ou plutôt de la compléter?

En demandant l'établissement de trois sortes de brevets, nous avons la conviction que facilité bien plus grande serait donnée aux examinateurs de faire leur devoir en interprétant bien la loi. A l'heure actuelle les examinateurs sont singulièrement gênés: j'avoue avoir personnellement accordé leur brevet à des chauffeurs auxquels je n'aurais jamais voulu confier ma propre machine. Est-ce à dire que ces chauffeurs conduisaient mal et qu'ils étaient un danger public? Certes non et bien évidemment aucun examinateur n'a poussé l'indulgence à ce point. Mais est-ce mal conduire que faire ses changements de vitesse avec une extrême brutalité, de

freiner avec une trop grande rapidité? Pour moi, un "bon chauffeur" est précisément celui qui sait respecter la machine qu'on lui confie et ne pas la mettre à mal. Pour certains patrons qui accompagnaient leur chauffeur à l'Ecole Technique et auxquels nous signalions les très graves défauts de celui-ci. (Pneumatiques insuffisamment gonflés. — Changements de vitesse qui risquaient de casser tous les engrenages. — Freinages trop brusques) tout cela n'a aucune importance: "La loi, nous était-il répondu, n'a pas à prendre soin de nos machines. Si notre chauffeur détraque celles-ci, cela nous regarde. Tout ce que vous, examinateurs, vous pouvez exiger d'un chauffeur, c'est que celui-ci sache conduire de manière à ne causer aucun accident."

Est-ce bien ainsi que la loi doit être interprétée? Malin qui le dira et quelle difficulté pour les examinateurs consciencieux. Avec les trois sortes de brevets quelle ne serait pas la différence.

* * *

Le premier brevet, de telle couleur ou appelé du premier degré (ce sont là questions de détail) serait donné aux chauffeurs qui sauraient conduire suffisamment et ayant sur leurs machines des notions très élémentaires: il me semble impossible de donner le brevet de chauffeurs à des candidats qui, comme certains, ont la prétention de mêler l'eau de leur radiateur à la gasoline du carburateur... Mais les anciens cochers ou employés de toute catégorie qui veulent tâter du métier n'auraient aucune difficulté à l'obtenir. En un mot certaines personnes peuvent en effet conduire une automobile fort convenablement. Tout dépend de l'habileté naturelle de l'homme et aussi de celle de la personne qui enseigne: parmi les meilleurs conducteurs d'automobiles qui ont passé l'examen cette année, il y avait d'anciens cochers auxquels leurs patrons avaient fait suivre, dans une certaine usine fort bien organisée des Etats-Unis, un cours d'un mois. Quelques mécaniciens protesteront contre nos paroles et diront que nous lésons leurs intérêts: dans leur ambition de pouvoir former une petite arche sainte, ils devront pourtant reconnaître que s'il faut des années pour faire un vrai mécanicien, en quelques semaines tout homme un peu adroit et ayant du sang-froid peut devenir excellent chauffeur.

Le second degré serait accordé aux candidats qui pourraient non seulement bien conduire, mais aussi répondre aux quelques questions déjà moins simples relatives aux principes dont la connaissance permet le remontage d'une magneto, d'un moteur, etc... Cet examen, un bon nombre de chauffeurs seraient à même de le passer. L'examinateur aurait naturellement le droit de dérégler le carburateur, la magneto, etc., de la machine du candidat. Si celui-ci échouait, le brevet du 1er degré pourrait lui être accordé.

Quant au certificat du 3ème degré, la chose serait naturellement beaucoup plus sérieuse: ce serait un examen de mécanicien tout autant que de chauffeur. Les questions posées seraient déjà plus difficiles. L'examen pratique serait surtout plus long et comporterait la réparation de pièces diverses. Pour assurer au candidat toutes les garanties de "fair play" possibles, l'examen aurait lieu devant une commission de trois examinateurs, chacun spécialiste dans sa partie: un examinateur est loin d'être un Pic de la Mirandole et les connaissances de ses confrères peuvent parfois lui être d'un grand secours. Les candidats pourront moins aussi parler de partialité.

* * *

Supposant que les législateurs veuillent bien prendre en considération notre requête et accorder les trois brevets demandés, allons-nous croire que tout va être parfait et que nous n'entendrons plus jamais de plaintes au sujet de ces infortunés chauffeurs? Nous ne serons pas si naïf. Il y a un côté que la loi et l'examinateur ne peuvent que mal envisager: le moral du chauffeur. Au patron, restera toujours le soin de prendre les références voulues; à lui de savoir qu'un chauffeur passe l'examen avec la machine qui lui plaît et que ce chauffeur, habitué à telle automobile, sera souvent très gauche au volant d'une autre.

Le public devra se rappeler aussi qu'un chauffeur est un homme, c'est-à-dire un être impressionnable: chacun se souvient encore de l'accident arrivé il y a quelques mois dans une ville immense, à la circulation intense, où les examens sont très rigoureux. Les enfants de Mme Isidora Duncan furent noyés dans la Seine parce

qu'un chauffeur, pas novice cependant, oublia, dans un moment de nervosité, que son levier de vitesse n'était pas au point neutre et, par un abus de force, mit en marche sa machine. Aucune loi ne préviendra jamais cette sorte d'accidents et beaucoup d'autres analogues.

Je dirai pour terminer que je n'ai nullement la prétention d'avoir traité la question à fond, mais j'ai cru utile qu'un homme du métier la connaissant bien, s'en occupât: elle a tant fait parler, sinon écrire, depuis quelques mois. D'ailleurs, avec le développement formidable de notre province et de la ville de Montréal en particulier, elle est bien d'actualité.